

02

ALLES ANDERS ODER NICHT?

Unsere Alltagsmobilität
in der Zeit von
Ausgangsbeschränkung
oder Quarantäne



Homeoffice, geschlossene Schulen, Läden und Freizeiteinrichtungen, zudem Kontaktverbote – es gibt momentan nicht viele Gründe, außerhäuslich unterwegs zu sein. Doch wie genau verändert die Corona-Krise unsere alltägliche Mobilität? Und was davon bleibt, was könnte wieder in den Normalzustand zurückkehren? Ein Blick aus dem Fenster lässt bereits einiges vermuten, kann aber auch in die Irre führen. Die aktuelle Ausgabe unseres Reports zeichnet den Verlauf bis kurz nach den Osterfeiertagen nach.

WORUM ES GEHT

Noch vor wenigen Wochen war das Stichwort „Tracking“ für die meisten von uns kaum mit Inhalt gefüllt. Irgendetwas mit dem Verfolgen von Spuren? Neue Blickwinkel und eine enorme Dynamik in der Covid-19-Pandemie haben dies deutlich verändert. Die relativ unscharfe funkzellen-basierte „Handyortung“ war das erste Stichwort aus dieser Richtung, das schnell Aufmerksamkeit erlangt hat. Dies war ein erster hilfreicher Beitrag. Der zweite Komplex war das Verfolgen und eine Art Überwachung infizierter Personen als ein Instrument bei der direkten Bewältigung der Pandemie. Dabei kommt es gar nicht so sehr auf den Aufenthaltsort, sondern vielmehr auf die Kontaktverläufe an. Dies weist in eine andere Richtung und trägt unter bestimmten Voraussetzungen ebenfalls zur Krisenbewältigung bei. Schließlich haben sich neben Anbietern von Navigationssystemen Google und Apple entschlossen, einen kleinen Einblick in ihre umfassenden im Hintergrund gesammelten Daten zu geben und leisten damit einen Beitrag zu mehr Transparenz in der aktuellen Krise. Dies

ist – alle anderen Überlegungen einmal beiseite gelassen – schon über die große Menge und die Internationalität beeindruckend.

Eine ähnliche Anwendung in einem Forschungsumfeld - und um diese geht es in unserem Beitrag – ist das freiwillige, GPS-basierte Tracking individueller Bewegungsverläufe mit Hilfe einer Smartphone-App. Solche Anwendungen erschöpfen sich in der Regel ausschließlich darin, Unterwegszeiten und zurückgelegte Strecken zu messen, geben aber keine Auskunft etwa über die genutzten Verkehrsmittel.

Wir möchten für Deutschland etwas tiefer gucken und beziehen Tagesstrecken und Verkehrsmittelnutzung mit ein. Für diese weitergehenden Fragestellungen hat Motiontag in den letzten Jahren eine Anwendung entwickelt, die dies nahezu in Echtzeit und automatisch zuverlässig leistet. Werden diese Befunde mit Basisinformationen zu den Mobilitätsmustern „vor Corona“ verknüpft und sind die dahinterliegenden Verfahren zuverlässig, ergibt sich im Zeitverlauf und mit Blick auf

die Entwicklungen, die uns auf dem Weg zurück in den Alltag noch bevorstehen, ein aufschlussreiches Bild. Im aktuellen Report umfasst dies eine Zeitspanne, die über die ersten Monate des Jahres 2020 bis kurz nach Ostern reicht.

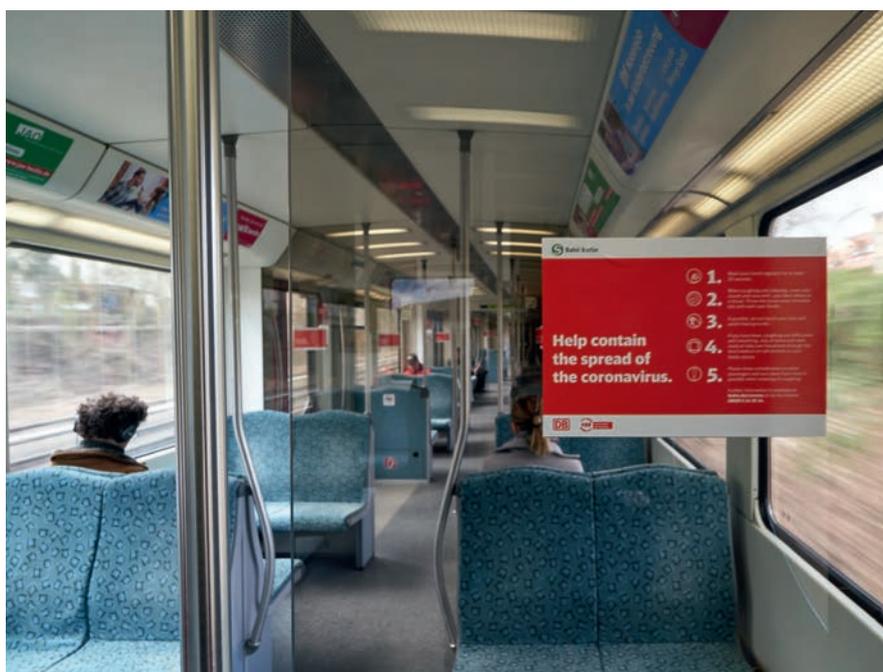
Dabei verknüpfen wir die Ergebnisse mit Referenzergebnissen für einen normalen „Durchschnittsmärz“ sowie weiteren Referenzwerten. Derartige Ergebnisse liegen uns auf Grundlage der Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) vor, die infas 2002, 2008 und 2017 zusammen mit Partnern für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und weitere regionale Auftraggeber durchgeführt hat.

Mit Partnern bereiten wir weitere Analysen in zurzeit beginnenden Forschungsvorhaben vor, etwa zu den Effekten nach verschiedenen Bevölkerungsgruppen, auch verknüpft mit begleitenden Befragungen.

IM TELEGRAMM – TROTZ ALLEM MOBIL

Die erste sehr naheliegende Erkenntnis: es verändert sich natürlich etwas, die Menschen sind weniger unterwegs. Bis etwa eine Woche vor Ostern hat sich die Alltagsmobilität immer weiter reduziert, hat dann aber offenbar einen Sockel erreicht. Dieser wurde nicht weiter unterschritten und es gibt Indizien, dass das Niveau sogar wieder ein wenig steigt. Eine Ausnahme bilden die Osterfeiertage. Hier wirken sich die entfallenden Reisemöglichkeiten bei gleichzeitiger Feiertagspause deutlich aus.

Trotz dieser naheliegenden Trends ist das Geschehen bei genauerem Hinsehen vielschichtig. Zwar reduzieren sich die zurückgelegten Tagesstrecken deutlich, aber die dabei aufgewendete Zeit nicht in gleichem Ausmaß. Auch die Außer-Haus-Anteile sinken weniger deutlich als vielleicht vermutet. Dabei verlieren nicht alle Verkehrsmittel



75%

beträgt die Verringerung der Nutzung von Bus und Bahn

gleichermaßen. Insbesondere der öffentliche Verkehr, also Busse und Bahnen, werden von den Menschen fast vollständig gemieden. Das ist wenig verwunderlich, kommen die Fahrgäste dort näher mit fremden Personen in Kontakt. Zudem haben viele Verkehrsunternehmen aktuell ihr Angebot deutlich reduziert. Dass dabei auch auf eine Desinfektion von Bussen und Bahnen von Seiten der Verkehrsbetriebe verzichtet wird, vergrößert zwar nach Expertenmeinung nicht das Infektionsrisiko, psychologisch hinterlässt es dennoch bei vielen Nutzern ein Gefühl der Unsicherheit. Wenig verwunderlich ist also, dass sich der Anteil der zurückgelegten Kilometer mit Bus und Bahn überproportional um über 75 Prozent verringert hat. Gewinner sind, wenn es sich so sagen lässt, die anderen Verkehrsangebote. Fuß- und Radverkehr ersetzen anderes und nehmen auf dem niedrigen aktuellen Gesamtniveau anteilig mehr Zeit in Anspruch. Und das Auto kann anteilig deutlich zulegen. Alles zusammengenommen, hat dies möglicherweise das Potenzial, Dinge ein wenig länger als nur kurzfristig zu ändern.

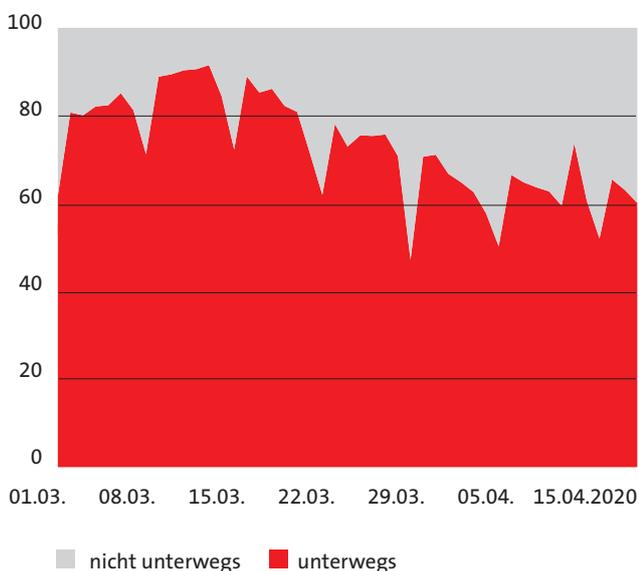
GRUNDMOBILITÄT BLEIBT – VOR UND NACH OSTERN IM FOKUS

Die zweite eigentlich gar nicht so neue Erkenntnis: Unterwegs zu sein ist ein Grundbedürfnis. An einem durchschnittlichen März- oder Apriltag zu normalen Zeiten sind rund 85 Prozent der Bevölkerung unterwegs. Nur wenige bleiben komplett zu Hause. Dieser Anteil sinkt aktuell natürlich. Aber vielleicht nicht in dem Ausmaß, das zu erwarten wäre. In der letzten März- und ersten beiden Aprilwochen liegen die Außer-Haus-Werte über alle Wochentage hinweg bei rund 60 Prozent. Am letzten Märzwochenende lag der Wert ebenfalls bei etwa 60 Prozent. Am ersten Wochenende im April waren jedoch nur noch knapp über 50 Prozent unterwegs – anders als üblicherweise mit rund 80 Prozent an einem normalen Wochenende. An den Osterfeiertagen ergibt sich ein weiterer kleiner Rückgang und die Außer-Haus-Quoten liegen unter der 50-Prozent-Marke.

In unserem Vergleichsjahr 2017, dem Bezugsjahr

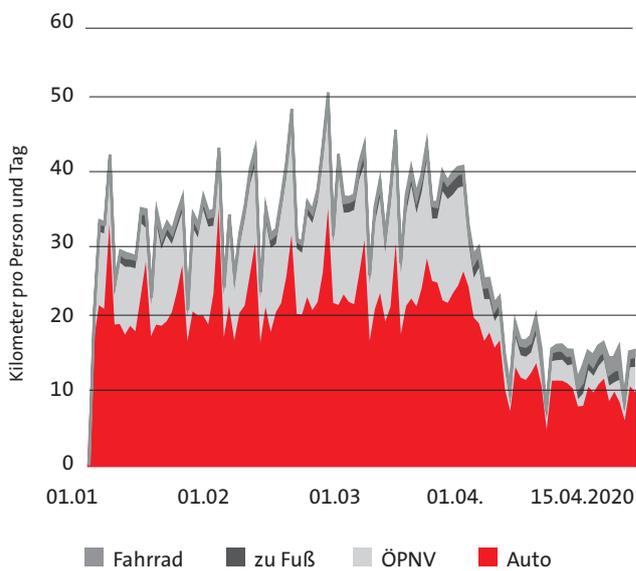
Außer-Haus-Quoten im März und April 2020

Angaben in Prozent



Tageskilometer pro Person

Angaben in Mittelwerten



der MiD, lagen die Ostertage ebenfalls Mitte April. Auch hier zeigte sich – allerdings auf höherem Absolutniveau der Außer-Haus-Quoten von etwa 70 Prozent – eine „Feiertagsdelle“ von rund fünf Prozentpunkten gegenüber einem normalen Wochenende zu dieser Jahreszeit. Somit fällt auch in der Phase der Ausgangsbeschränkungen die Relation der Mobilitätsniveaus zwischen normalen Werktagen, einem normalen Sonntag und dem Feiertagssonntag ähnlich aus wie bisher. Der Rückgang zu Ostern ist damit vermutlich weniger auf eine Vernunft zu Pandemiezeiten als vielmehr auf normale Feiertagsgewohnheiten zurückzuführen. Dass allerdings der Ostersonntag ganz offenbar ein Versorgungstag war, zeigt der relativ hohe Aktivitätswert für diesen Tag. Er fällt knapp 20 Prozentpunkte höher aus als am Samstag zuvor.

In den ersten Tagen nach dem Osterwochenende tendieren dann die Werktagswerte wieder zu einem 70-Prozent-Anteil, ähnlich wie in an den übrigen April-Arbeitstagen. Hierbei ist aber auch

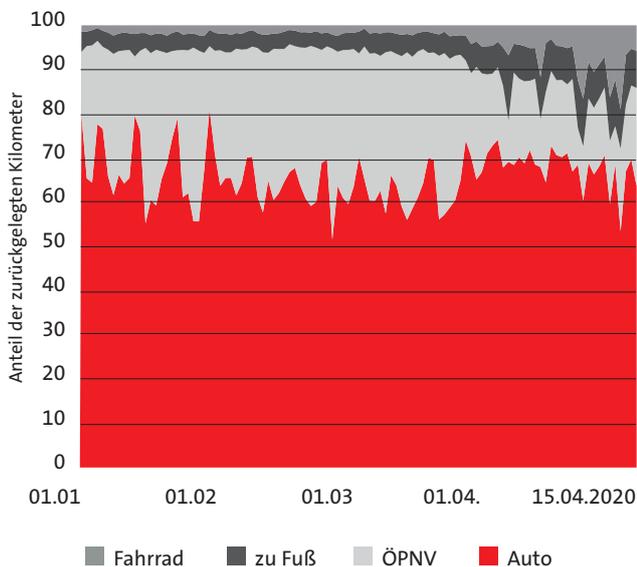
die Aktualität der Auswertung zu berücksichtigen. Da die Daten nun taggenau bis an den Zeitpunkt der Berichterstattung heranreichen, sind spätere Veränderungen durch „Nachberichte“ der Teilnehmerinnen und Teilnehmer möglich, also in der Regel ein kleines Plus. Im Ergebnis zeigt sich so ein relativ stabiles „Pandemie-Niveau“ an den Werktagen – möglicherweise mit einem geringen Aufwärtstrend. Dies bleibt jedoch zu beobachten. Und es kann weiterhin festgehalten werden, dass selbst nach einer längeren Phase des Lockdowns die Mobilität allen Eindrücken zum Trotz nicht zum Stillstand gekommen ist. Der Weg außer Haus wird oft weiterhin gesucht, auch wenn er anders ausfällt als zuvor.

BEREITS EIN ENDE DES TALS BEI DEN TÄGLICHEN KILOMETERSUMMEN?

Viel einschneidender als die Reduktion der Außer-Haus-Anteile sind die Einbußen bei den täglich zurückgelegten Kilometern. Aus durchschnittlich üblichen rund 40 Kilometer pro Person und Tag

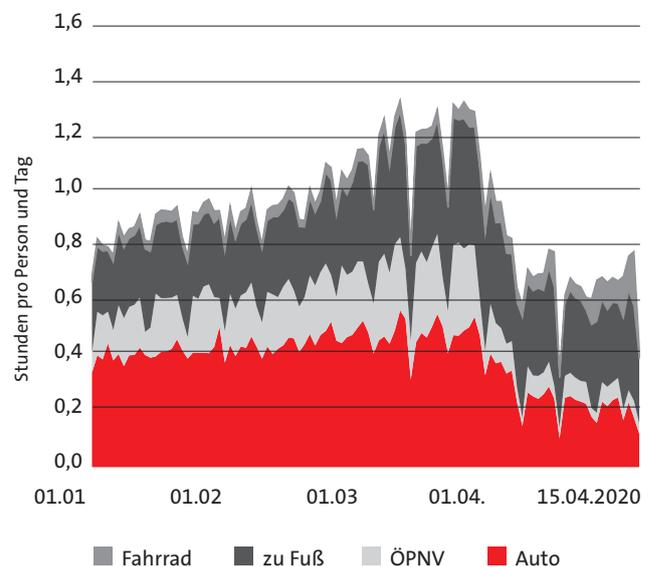
Anteil der pro Person zurückgelegten Tageskilometer

Angaben in Prozent



Unterwegszeit pro Tag und Person

Angaben in Stunden



werden in der letzten März- und ersten Aprilwochen rund 15 Kilometer, ein Rückgang um fast zwei Drittel. Aber auch hier scheint inzwischen eine Art Minimum erreicht und die Werte verändern sich zuletzt nicht mehr.

Anders verhält es sich mit der Unterwegszeit. Obwohl die in unserem Tracking teilnehmenden Personen sehr viele Kilometer am Tag weniger zurücklegen, verringert sich die Zeit, die sie im Schnitt unterwegs sind, in deutlich geringerem Umfang. Die Studie MiD weist einen durchschnittlichen Wert von etwa 80 Minuten täglich aus, den die Menschen für ihre Wege benötigen, dabei sind Bürgerinnen und Bürger in den Großstädten aufgrund der Verkehrsdichte und einer anderen Verkehrsmittelwahl etwas länger unterwegs als diejenigen im ländlichen Raum. Die Tracking-Studie zeigt für die erste Märzwoche bereits einen leichten Rückgang auf rund 70 Minuten Zeitaufwand über alle Nutzerinnen und Nutzer. Anfang April lag er bei nur noch knapp 40 Minuten, ein Rückgang um mehr als 50 Prozent gegenüber den Normalwerten der MiD. Doch steigt die Minuten-

summe aktuell wieder an. Für die letzten Tage der Berichterstattung ergibt sich ein Schnitt von rund 50 Minuten. Ein weiteres Indiz für ein wenig mehr Normalität, mit allem Vorbehalt formuliert.

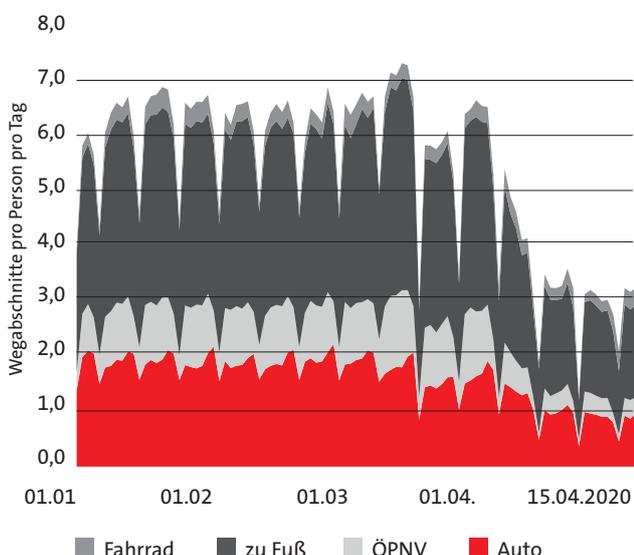
FUSSVERKEHR UND FAHRRAD SICHERN WEITERHIN BEWEGUNG

Die dritte wichtige Erkenntnis: Menschen brauchen Bewegung, ein großer Profiteur ist nach wie vor der Fußverkehr. Gegenwärtig sind die Tracking-Teilnehmerinnen und Teilnehmer mehr als zwanzig Minuten pro Tag zu Fuß unterwegs. Wird das Fahrrad hinzugenommen, das zuletzt zeitlich gesehen sogar wächst, nimmt die muskelbetriebene Mobilität jeden Tag durchschnittlich rund eine halbe Stunde in Anspruch. Zu normalen Zeiten sind es im Alltag unter 20 Minuten. Wenn die Anlässe für raumgreifende Aktivitäten entfallen, besinnt man sich auf die nahräumliche Mobilität. Dabei sind die Erledigungsgänge zum Supermarkt um die Ecke nur ein Ausschnitt.

Der Fahrradverkehr, so zeigen es die Zahlen,

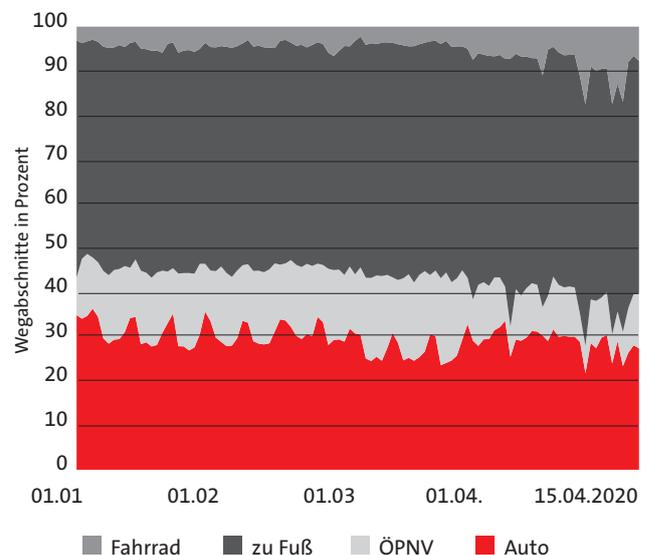
Wegabschnitte pro Tag und Person nach Verkehrsmittel

Angaben in Mittelwerten



Verteilung der Wegeabschnitte pro Tag und Person

Angaben in Prozent



nimmt in der Krise zumindest anteilig deutlich zu, ganz besonders sogar mit Blick auf das Wetter prächtigen ersten Ostertagen. Der altbewährte oder auch frisch elektrisierte Drahtesel gilt als sicher, verspricht Aktivität und birgt kaum Infektionsgefahren. Dieser Effekt konzentriert sich nicht nur um Ostern herum auf die Wochenenden. Werktags verändert er sich im Vergleich der März- mit den bisher betrachteten Aprilwochen mit nur einem leichten Anteilsplus kaum. Allerdings ist dabei die durchschnittlich zurückgelegte Entfernung pro Tag und Person mit etwas mehr als einem Kilometer im Schnitt weiterhin nicht wirklich groß. Und ein Großteil dieses Effekts dürfe auf das Wetter sowie leerere Straßen zurückzuführen sein. Dies macht wenig Hoffnung auf eine bleibende Veränderung.

WAS WIDERFÄHRT DEM ÖPNV – ODER TUT ER SICH SELBST AN?

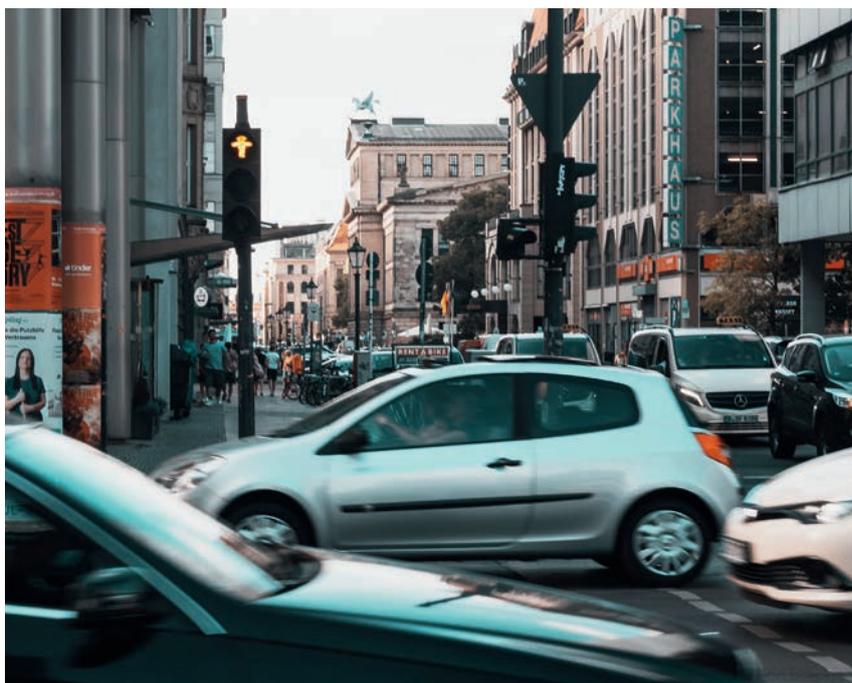
Die vierte in ihrer Wirkung nicht zu unterschätzende Erkenntnis: Menschen wollen „sicher“ unterwegs sein. Noch einmal zurück zum bisherigen

Verlierer der Corona-Pandemie, nämlich dem öffentlichen Verkehr. Die Gefahr, sich dort anzustecken, lässt die Fahrgastzahlen einbrechen. Sie bewegen sich auf einem Niveau zwischen 20 und 30 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Für die verbliebenen eher kurzen Strecken wird das Fahrrad genommen oder zu Fuß gegangen. Noch zu bewältigende längere Wege werden inzwischen überwiegend mit dem Auto zurückgelegt. Der tägliche Kilometeranteil steigt für das Auto so auf deutlich über 70 Prozent an, auch wenn sich die insgesamt zurückgelegten Entfernungen mit etwa 10 Kilometern pro Person und Tag auf unter die Hälfte des Ausgangsniveaus verringert haben. Bei der MiD liegt dieser Wert für März und April im Mittel bei rund 60 Prozent bzw. knapp 30 Kilometern.

Durchschnittlich zu beobachtende 1,3 Nutzungen des Autos pro Tag führen zu der Vermutung, dass Arbeitswege, wenn sie denn überhaupt noch erforderlich sind, mit dem Auto zurückgelegt werden. Der Anteil der Nutzungen von Montag bis Freitag hat sich lediglich um 30 Prozent verringert

70%

beträgt aktuell der tägliche Kilometeranteil des Autos



und befindet sich weiterhin auf hohem Niveau. Im Auto fühlen sich die Menschen sicher. Hier besteht keine Ansteckungsgefahr. Die Vorteile des privaten Raums auf vier Rädern treten in dieser Situation deutlich hervor. Dies hat sich auch Mitte April nicht verändert.

EIN WENIG VORAUSGEDACHT

Die weiterhin große Akzeptanz des Autos und das schwindende Vertrauen bzw. die reduzierten Möglichkeiten des öffentlichen Verkehrs können langfristige Folgen haben und zu dauerhaften Kundenverlusten bei Bus und Bahn führen, wenn die Krise 2021 hoffentlich überwunden ist. Anders als bezogen auf die nicht zuletzt wetterbedingten Vorteile von Rad und Fuß könnten sich hier länger wirkende Veränderungen ergeben. Wer einmal im Auto sitzt und dessen Vorteile auf vielleicht neue Art schätzen gelernt hat, wird sich nur schwer wieder an mitunter als nicht so angenehm empfundenen Verhältnisse in Bus und Bahn gewöhnen. Wenn sie oder er denn über Alternativen verfügen. So ist auch denkbar, dass die Rückkehr zur bekannten Normalität schneller eintritt als nun von manchen Beobachtern erwartet. Um dies zu klären, hilft nur die weitere auch zahlengestützte Beobachtung.

Spannend wird es in einigen Wochen oder Monaten. Aktuell verhält sich die Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger noch konform zu den ausgesprochenen Empfehlungen. Trotzdem versuchen viele, in dem abgesteckten Rahmen ein Mindestmaß ihrer Alltagsmobilität aufrechtzuerhalten. Wertvoll werden die Daten also erst in einer längeren Zeitreihe unter Einbezug der kommenden Monate. Doch auch dies wird für eine wirklich fundierte Einschätzung nicht genügen. Es müssen zwei weitere Dinge weiter hinzukommen: die zuverlässige Orientierung an einer Baseline der Verhältnisse vor der Pandemie einerseits und ergänzende Befragungen über die reine Beobachtung hinaus andererseits. Einen Benchmark liefert die MiD. Hinsichtlich der fortgesetzten Messung bemühen wir uns zurzeit um aussagefähige empirisch orientierte Ansätze. Wir werden in einiger Zeit weiter berichten können.

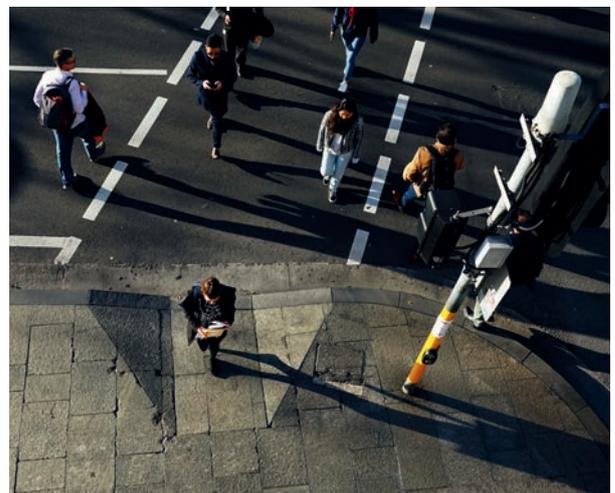


Im öffentlichen Verkehr ist es oft eng. Das erweist sich nun als Nachteil.



40%

weniger CO₂-Emissionen bis 2030 gegenüber dem Vergleichsjahr 1990 – Aktuell besteht wenig Zuversicht, dass es nach der Krise besser wird.



Zur Methode

Die Ergebnisse beruhen auf Messungen, die die Unternehmen MotionTag GmbH aus Berlin und infas, das Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH in Bonn, mit Hilfe einer Tracking-App erstellen. Denn das, was derzeit überall diskutiert wird und anscheinend noch aufwändig entwickelt werden muss, ist in einer noch umfassenderen Form bereits seit einigen Jahren als Motiontag-Anwendung in den App-Stores zum Testen und im Rahmen von Forschungsprojekten verfügbar.

Die App

Die von MotionTag entwickelte App zeichnet Smartphone-basiert Bewegungsdaten auf. Gleichzeitig errechnet sie anhand stetig weiterentwickelter Algorithmen weitgehend automatisch und in Echtzeit die genutzten Verkehrsmittel. Dabei werden zehn Verkehrsmittel unterschieden. Es wird die zurückgelegte Entfernung bestimmt sowie die Zeit, die man dafür benötigt hat.

Das Sample

Aktuell sind über 1.000 Menschen auf der Plattform aktiv und stellen ihre Daten für wissenschaftliche Zwecke zur Verfügung. Dieses Sample erhebt – ähnlich wie etwa die Google-Ergebnisse – keinen Repräsentativitätsanspruch, liefert aber einen guten Eindruck zu den aktuellen zeitlichen Verläufen. Die auf dieser Grundlage ermittel-

ten Eckwerte wie etwa Aktivitätsquoten oder Tagesstrecken entsprechen in ihrer Ausprägung bekannten Parametern aus repräsentativen Studien. Die so erfolgte externe Validierung über die aus der MiD abgeleiteten Erwartungswerte zu „Normalzeiten“ sprechen für die Nutzungsmöglichkeit der Tracking-Ergebnisse. Wichtige Grundprinzipien sind dabei transparente Information, Freiwilligkeit und eine Auswertung nach den gültigen Datenschutzkriterien, um die Identifikation von Einzelfällen auszuschließen.

Das Team

MotionTag wertet diese Daten aus. infas ordnet die Ergebnisse ein und vergleicht sie mit anderen Untersuchungen. Dazu zählt vor allem die größte deutschen Verkehrserhebung „Mobilität in Deutschland“ (MiD) von 2017, die infas im Auftrag des BMVI federführend zum dritten Mal nach 2002 und 2008 durchgeführt hat. Durch die Kombination beider Datenquellen ergibt sich ein genauer Einblick und es wird erkennbar, was sich tatsächlich verändert und wie die Menschen sich in der Krise bewegen.

Wie wir fortfahren

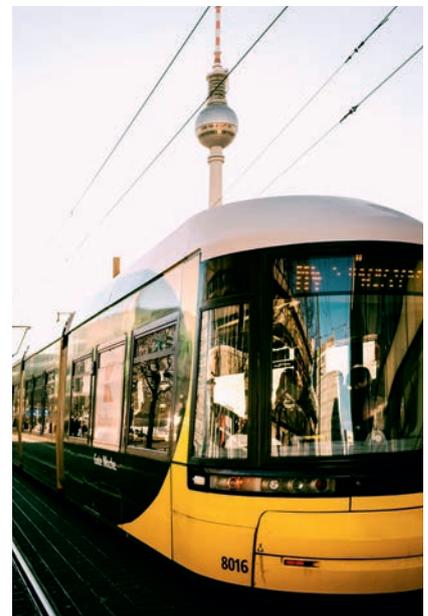
In weiteren Schritten werden wir die begonnenen Analysen vertiefen. Vor allem aber bemühen wir uns um eine Erweiterung der Beobachtungsbauusteine anhand zusätzlicher Befragungen im Zeitverlauf. Und dies natürlich auf elaborierter methodischer Grundlage.

WER WIR SIND

Das verantwortliche Expertenteam ist interdisziplinär. Es bündelt alle erforderlichen Kompetenzen. Seine Zusammenarbeit ist durch zahlreiche gemeinsame Projekte etabliert.

MOTIONTAG ist ein in Potsdam ansässiges Unternehmen, welches Verkehrsunternehmen, Marktforschungsunternehmen, wie auch Mobilfunkanbietern dabei hilft, Verkehrsströme mittels Smartphone Apps zu analysieren und zu verstehen. Wir arbeiten beispielsweise mit der BVG, der Deutschen Bahn, den Schweizerischen Bundesbahnen wie auch der Swisscom zusammen und werden unter anderem vom Land Brandenburg gefördert.

Die infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH ist ein selbstständiges und unabhängiges Institut. infas ist als eines der ersten Forschungsinstitute in Deutschland nach der internationalen Norm ISO 20252:2012 für Markt-, Meinungs- und Sozialforschung zertifiziert. Das Institut hat sich auf die Erhebung von Primärdaten mittels Methoden der empirischen Sozialforschung spezialisiert – insbesondere in den Bereichen Sozialforschung, Gesundheits- und Mobilitätsforschung. Es führt Studien mittels aller eingeführten Forschungsmethoden durch. Dazu gehören zahlreiche methodisch anspruchsvolle sozialwissenschaftliche Panels und mit der Studie “Mobilität in Deutschland” eine der größten Mobilitätsstudien weltweit.



Kontakt

Robert Follmer

Bereichsleiter Verkehrs- und Regionalforschung,

infas Institut für

angewandte Sozialwissenschaft GmbH

Tel. +49 (0)228 3822-419

Mobil: +49 (0)171 587 55 83

E-Mail: r.follmer@infas.de

Stephan Leppler

CEO, MotionTag GmbH

Tel.: +49 (0)159 0434 84 13

E-Mail: stephan.leppler@motion-tag.com